Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3813**

16. Wahlperiode 13. 12. 2006

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (16. Ausschuss)

1. zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 16/508 –

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen

2. zu dem Antrag der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/263 –

Das Fluglärmgesetz unverzüglich und sachgerecht modernisieren

3. zu dem Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/551 –

Den Schutz der Anwohner vor Fluglärm wirksam verbessern

A. Problem

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm stammt aus dem Jahr 1971 und wurde seither kaum verändert. Es entspricht nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und bietet keinen zeitgemäßen Schutz gegen Beeinträchtigungen durch Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen, da die Lärmschutzzonen vielfach nur wenig über das Flugplatzgelände hinaus reichen. Das bislang geltende Gesetz vermittelt keine angemessenen, den heutigen Erkenntnissen über Fluglärmwirkungen Rechnung tragende Ansprüche auf passiven Schallschutz für die von Fluglärm betroffenen Flugplatzanwohner. Es ist ebensowenig in der Lage, die Siedlungsentwicklung im Umland größerer Flugplätze unter Lärmschutzgesichtspunkten wirksam zu steuern.

Vor diesem Hintergrund soll das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm im Rahmen von Artikel 1 des vorliegenden Gesetzentwurfs einer grundlegenden No-

vellierung unterzogen werden, die sowohl den Schutz der Anwohner in der Umgebung größerer ziviler und militärischer Flugplätze vor Fluglärm deutlich verbessert als auch einen tragfähigen Interessenausgleich zwischen den Belangen der Luftfahrt und den berechtigten Lärmschutzinteressen der betroffenen Menschen durch Regelungen zur vorbeugenden Konfliktvermeidung ermöglicht. Er sieht u. a. vor, die für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs um die größeren zivilen und militärischen Flugplätze maßgeblichen Grenzwerte abzusenken und das Verfahren für die Berechnung der Lärmbelastung zu modernisieren, wobei bei den Grenzwerten zwischen bestehenden und neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen sowie zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen differenziert wird. Darüber hinaus soll für Flugplätze mit relevantem Nachtflugbetrieb erstmals innerhalb des Lärmschutzbereichs eine Nacht-Schutzzone eingerichtet werden. Mit der Ausweitung des Lärmschutzes ist die Verpflichtung der Flugplatzbetreiber verbunden, zusätzliche bauliche Lärmschutzmaßnahmen an bereits bestehenden hochbelasteten Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen im Umfeld von Flugplätzen zu finanzieren, vor allem den Einbau von Schallschutzfenstern. Des Weiteren sieht der Gesetzentwurf in Artikel 1 vor, den Neubau von Wohngebäuden und sonstigen schutzbedürftigen Einrichtungen im näheren Umfeld von Flugplätzen durch Baubeschränkungen und Bauverbote einzuschränken, um möglichen Konflikten zwischen den Lärmschutzinteressen betroffener Anwohner und den Belangen des Flugverkehrs künftig besser vorbeugen zu können.

Da das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in einem engen Zusammenhang mit den lärmschutzrelevanten Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes steht, erfordert seine Novellierung eine entsprechende Anpassung dieser Vorschriften; sie wird in Artikel 2 des Gesetzentwurfs vorgenommen und betrifft insbesondere Regelungen zur besseren Information der Betroffenen und zur Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen bei fluglärmrelevanten Entscheidungen. Die Artikel 3 bis 6 des Gesetzentwurfs beinhalten erforderliche Schlussvorschriften.

Durch den Antrag auf Drucksache 16/263 soll die Bundesregierung aufgefordert werden, einen Gesetzentwurf zur Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm aus dem Jahr 1971 vorzulegen; zu dessen inhaltlicher Ausgestaltung werden in dem Antrag mehrere Leitlinien formuliert, die u. a. darauf abzielen, sich zentral an wissenschaftlich fundierten Erkenntnissen zum Gesundheitsschutz zu orientieren, einen fairen und angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen und Eigentumsrechten der betroffenen Anwohner, der Nutzer des Flugverkehrs, der Luftfahrtgesellschaften sowie der Flughafenbetreiber herbeizuführen und hierbei die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Flughäfen zu berücksichtigen, auf aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung aufbauende, niedrigere und für alle Standorte einheitliche Schutzzonengrenzwerte festzulegen, den zivilen und militärischen Fluglärm gleichzubehandeln und Militärflugplätze im Geltungsbereich des Fluglärmgesetzes zu belassen.

Der Antrag auf Drucksache 16/551 formuliert aus der Sicht der Antragsteller wichtige Anforderungen an einen den heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechenden Schutz gegen Fluglärm. Vor diesem Hintergrund soll die Bundesregierung aufgefordert werden, im Rahmen der Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm eine Reihe von spezifischen Eckpunkten zu beachten; diese zielen u. a. darauf ab, umgehend strengere Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen einzuführen, die Grenzwerte für alle Flughäfen in regelmäßigen Abständen, mindestens aber alle zehn Jahre, den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung anzupassen, die Anwohner von militärischen Flughäfen nicht schlechter als diejenigen von zivilen Flughäfen zu stellen, die gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie gültigen Indizes L_{den} und L_{night} zu verwenden, einer lärmschutzoptimierten Siedlungsentwicklung in Flugha-

fennähe Rechnung zu tragen und eine Beteiligung des Deutschen Bundestages an der Ausformulierung der Verordnungen über Art und Umfang der Auskünfte über Lärmdaten, die Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Lärmbelastung sowie die Kostenfolgen zu gewährleisten.

B. Lösung

1. Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 in der vom Ausschuss beschlossenen Fassung.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 16/508 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung eines Mitglieds der Fraktion der CDU/CSU

2. Ablehnung des Antrags auf Drucksache 16/263.

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 16/263 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

3. Ablehnung des Antrags auf Drucksache 16/551.

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 16/551 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung der von der Fraktion der FDP vorgelegten Änderungsanträge oder Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des von der Fraktion DIE LINKE. vorgelegten Änderungsantrags oder Annahme des Gesetzentwurfs unter Berücksichtigung des von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorgelegten Entschließungsantrags (siehe Bericht).

D. Kosten

Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs wird auf den entsprechenden Bericht des Haushaltsausschusses gemäß § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages verwiesen.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

I. den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/508 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 3 wird § 2 Abs. 2 Satz 4 wie folgt gefasst:

„Die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes ist wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Tag}$ an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Nacht}$ an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt."

b) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a wird § 4 Abs. 1 Nr. 1 wie folgt gefasst:

„1. Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr,".

bb) In Buchstabe b wird § 4 wie folgt geändert:

aaa) Absatz 3 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Festsetzung soll vorgenommen werden, sobald die Genehmigung, die Planfeststellung oder die Plangenehmigung für die Anlegung oder die Erweiterung des Flugplatzes erteilt ist."

bbb) Absatz 5 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Eine Veränderung der Lärmbelastung ist insbesondere dann als wesentlich anzusehen, wenn sich die Höhe des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Tag}$ an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Nacht}$ an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) ändert."

c) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

‚6. § 5 wird wie folgt gefasst:

„§ 5
Bauverbote

(1) In einem Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutzzonen des Lärmschutzbereichs gilt Gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist.

(2) In der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone dürfen Wohnungen nicht errichtet werden.

(3) Das Verbot nach Absatz 2 gilt nicht für die Errichtung von

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen von Betrieben oder öffentlichen Einrichtungen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
2. Wohnungen, die nach § 35 Abs. 1 des Baugesetzbuchs im Außenbereich zulässig sind,
3. Wohnungen und Gemeinschaftsunterkünften für Angehörige der Bundeswehr und der auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte,
4. Wohnungen im Geltungsbereich eines vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans,
5. Wohnungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 des Baugesetzbuchs,
6. Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen mit Wohnbebauung dient.

Satz 1 Nr. 4 gilt nicht für Grundstücke, auf denen die Errichtung von Wohnungen bauplanungsrechtlich mehr als sieben Jahre nach einer nach dem … [einsetzen: Datum des Tages, an dem die Verkündung dieses Gesetzes erfolgt] erfolgten Festsetzung des Lärmschutzbereichs vorgesehen gewesen ist, sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans noch nicht mit der Erschließung oder der Bebauung begonnen worden ist.

(4) Absatz 1 Satz 1 und 2 und Absatz 2 gelten nicht für bauliche Anlagen, für die vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs eine Baugenehmigung erteilt worden ist, sowie für nichtgenehmigungsbedürftige bauliche Anlagen, mit deren Errichtung nach Maßgabe des Bauordnungsrechts vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs hätte begonnen werden dürfen.“‘

d) Nummer 10 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

‚c) In Absatz 1 werden die Sätze 2 bis 4 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Soweit für einen bestehenden zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\,Tag}$ bei einem Grundstück den Wert von 70 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs; ansonsten entsteht der Anspruch mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Für einen bestehenden militärischen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 gilt Satz 2 mit der Maßgabe, dass auf einen Wert von 73 dB(A) abzustellen ist. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 gilt Satz 2 mit der Maßgabe, dass auf einen Wert von 65 dB(A) abzustellen ist. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 gilt Satz 2 mit der Maßgabe, dass auf einen Wert von 68 dB(A) abzustellen ist.“‘

bb) Buchstabe d wird wie folgt geändert:

Die Absätze 2 und 5 werden wie folgt gefasst:

„(2) Dem Eigentümer eines in der Nacht-Schutzzone gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von solchen baulichen Anlagen gemäß § 5 Abs. 4 zulässig ist, werden für Räume, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden, Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, bei einem zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 2 einschließlich des Einbaus von Belüftungseinrichtungen, nach Maßgabe der Absätze 3 und 4 und des § 10 erstattet. Soweit für einen bestehenden Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 und 4 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Nacht}$ bei einem Grundstück den Wert von 60 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs; ansonsten entsteht der Anspruch mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 3 Buchstabe a gilt Satz 2 mit der Maßgabe, dass auf einen Wert von 58 dB(A) abzustellen ist; für einen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 3 Buchstabe b ist auf einen Wert von 55 dB(A) abzustellen."

„(5) Der Eigentümer eines in der Tag-Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von solchen baulichen Anlagen gemäß § 5 Abs. 4 zulässig ist, kann eine angemessene Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in Geld nach Maßgabe der nach Absatz 6 erlassenen Rechtsverordnung verlangen. Soweit für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ bei einem Grundstück den Wert von 65 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch auf Erstattung mit der Inbetriebnahme des neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes; ansonsten entsteht der Anspruch mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 gilt Satz 2 mit der Maßgabe, dass auf einen Wert von 68 dB(A) abzustellen ist."

e) Nummer 13 wird wie folgt geändert:

aa) § 13 wird wie folgt gefasst:

„§ 13
Sonstige Vorschriften

(1) Dieses Gesetz regelt in der ab dem … [einsetzen: Datum des Tages, der auf die Verkündung dieses Gesetzes folgt] geltenden Fassung für die Umgebung von Flugplätzen mit Wirkung auch für das Genehmigungsverfahren nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes sowie das Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren nach § 8 des Luftverkehrsgesetzes die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, einschließlich der zugrunde liegenden Schallschutzanforderungen, nach § 9 Abs. 1 bis 4 und die

Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches in der Umgebung neuer und wesentlich baulich erweiterter Flugplätze nach § 9 Abs. 5 und 6. Soweit in einer Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung, die bis zum … [einsetzen: Datum des Tages, an dem die Verkündung dieses Gesetzes erfolgt] erteilt worden ist, weitergehende Regelungen getroffen worden sind, bleiben diese unberührt. So lange die Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung nicht bestandskräftig ist, ist die Vollziehung der weitergehenden Regelungen ausgesetzt.

(2) Vorschriften, die weitergehende Planungsmaßnahmen zulassen, bleiben unberührt.“

bb) § 14 wird wie folgt gefasst:

„§ 14
Schutzziele für die Lärmaktionsplanung

Bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind für Flugplätze die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.“

f) In Nummer 14 wird in der Anlage zu § 3 der Satz 2 der Definition des Summenzeichens wie folgt gefasst:

„Für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie für die Nacht-Schutzzone beträgt der Zuschlag dreimal die Streuung der Nutzungsanteile der jeweiligen Betriebsrichtung in den zurückliegenden 10 Jahren (3 Sigma).“

2. Artikel 2 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

‚1. In § 8 Abs. 1 werden nach Satz 2 die folgenden Sätze angefügt:

„Hierbei sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten. Satz 3 ist auf Genehmigungen nach § 6 Abs. 1 und § 6 Abs. 4 Satz 2 entsprechend anzuwenden.“‘;

II. den Antrag auf Drucksache 16/263 abzulehnen;

III. den Antrag auf Drucksache 16/551 abzulehnen.

Berlin, den 29. November 2006

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Petra Bierwirth Vorsitzende	**Ulrich Petzold** Berichterstatter	**Marko Mühlstein** Berichterstatter	**Michael Kauch** Berichterstatter
	Eva Bulling-Schröter Berichterstatterin	**Winfried Hermann** Berichterstatter	

Bericht der Abgeordneten Ulrich Petzold, Marko Mühlstein, Michael Kauch, Eva Bulling-Schröter und Winfried Hermann

I. Überweisung

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung auf **Drucksache 16/508** wurde in der 17. Sitzung des Deutschen Bundestages am 10. Februar 2006 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Verteidigungsausschuss, den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie den Ausschuss für Tourismus überwiesen.

Ferner wurde der Gesetzentwurf gemäß § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages an den Haushaltsausschuss überwiesen; der Haushaltsausschuss wird zu der Vorlage separat Stellung nehmen.

Der Antrag der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP auf **Drucksache 16/263** wurde in der 17. Sitzung des Deutschen Bundestages am 10. Februar 2006 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung an den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Verteidigungsausschuss, den Ausschuss für Gesundheit, den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den Ausschuss für Tourismus sowie den Haushaltsausschuss überwiesen.

Der Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf **Drucksache 16/551** wurde in der 17. Sitzung des Deutschen Bundestages am 10. Februar 2006 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Verteidigungsausschuss sowie den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überwiesen. In der 22. Sitzung des Deutschen Bundestages am 9. März 2006 wurde der Antrag auf Drucksache 16/551 nachträglich zur Mitberatung an den Ausschuss für Tourismus überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm stammt aus dem Jahr 1971 und wurde seither kaum verändert. Es entspricht nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und bietet keinen zeitgemäßen Schutz gegen Beeinträchtigungen durch Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen, da die Lärmschutzzonen vielfach nur wenig über das Flugplatzgelände hinausreichen. Das bislang geltende Gesetz vermittelt keine angemessenen, den heutigen Erkenntnissen über Fluglärmwirkungen Rechnung tragenden Ansprüche auf passiven Schallschutz für die von Fluglärm betroffenen Flugplatzanwohner. Es ist ebensowenig in der Lage, die Siedlungsentwicklung im Umland größerer Flugplätze unter Lärmschutzgesichtspunkten wirksam zu steuern.

Vor diesem Hintergrund soll das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm im Rahmen von Artikel 1 des vorliegenden Gesetzentwurfs einer grundlegenden Novellierung unterzogen werden, die sowohl den Schutz der Anwohner in der Umgebung größerer ziviler und militärischer Flugplätze vor Fluglärm deutlich verbessert als auch einen tragfähigen Interessenausgleich zwischen den Belangen der Luftfahrt und den berechtigten Lärmschutzinteressen der betroffenen Menschen durch Regelungen zur vorbeugenden Konfliktvermeidung ermöglicht. Er sieht u. a. vor, die für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs um die größeren zivilen und militärischen Flugplätze maßgeblichen Grenzwerte abzusenken und das Verfahren für die Berechnung der Lärmbelastung zu modernisieren, wobei bei den Grenzwerten zwischen bestehenden und neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen sowie zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen differenziert wird. Darüber hinaus soll für Flugplätze mit relevantem Nachtflugbetrieb erstmals innerhalb des Lärmschutzbereichs eine Nacht-Schutzzone eingerichtet werden. Mit der Ausweitung des Lärmschutzes ist die Verpflichtung der Flugplatzbetreiber verbunden, zusätzliche bauliche Lärmschutzmaßnahmen an bereits bestehenden hochbelasteten Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen im Umfeld von Flugplätzen zu finanzieren, vor allem den Einbau von Schallschutzfenstern. Des Weiteren sieht der Gesetzentwurf in Artikel 1 vor, den Neubau von Wohngebäuden und sonstigen schutzbedürftigen Einrichtungen im näheren Umfeld von Flugplätzen durch Baubeschränkungen und Bauverbote einzuschränken, um möglichen Konflikten zwischen den Lärmschutzinteressen betroffener Anwohner und den Belangen des Flugverkehrs künftig besser vorbeugen zu können.

Da das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in einem engen Zusammenhang mit den lärmschutzrelevanten Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes steht, erfordert seine Novellierung eine entsprechende Anpassung dieser Vorschriften; sie wird in Artikel 2 des Gesetzentwurfs vorgenommen und betrifft insbesondere Regelungen zur besseren Information der Betroffenen und zur Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen bei fluglärmrelevanten Entscheidungen. Die Artikel 3 bis 6 des Gesetzentwurfs beinhalten erforderliche Schlussvorschriften.

Durch den Antrag auf Drucksache 16/263 soll die Bundesregierung aufgefordert werden, einen Gesetzentwurf zur Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm aus dem Jahr 1971 vorzulegen; zu dessen inhaltlicher Ausgestaltung werden in dem Antrag mehrere Leitlinien formuliert, die u. a. darauf abzielen, sich zentral an wissenschaftlich fundierten Erkenntnissen zum Gesundheitsschutz zu orientieren, einen fairen und angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen und Eigentumsrechten der betroffenen Anwohner, der Nutzer des Flugverkehrs, der Luftfahrtgesellschaften sowie der Flughafenbetreiber herbeizuführen und hierbei die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Flughäfen zu berücksichtigen, auf aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung aufbauende nied-

rigere und für alle Standorte einheitliche Schutzzonengrenzwerte festzulegen, den zivilen und militärischen Fluglärm gleichzubehandeln und Militärflugplätze im Geltungsbereich des Fluglärmgesetzes zu belassen.

Der Antrag auf Drucksache 16/551 formuliert aus der Sicht der Antragsteller wichtige Anforderungen an einen den heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechenden Schutz gegen Fluglärm. Vor diesem Hintergrund soll die Bundesregierung aufgefordert werden, im Rahmen der Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm eine Reihe von spezifischen Eckpunkten zu beachten; diese zielen u. a. darauf ab, umgehend strengere Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen einzuführen, die Grenzwerte für alle Flughäfen in regelmäßigen Abständen, mindestens aber alle zehn Jahre, den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung anzupassen, die Anwohner von militärischen Flughäfen nicht schlechter als diejenigen von zivilen Flughäfen zu stellen, die gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie gültigen Indizes L_{den} und L_{night} zu verwenden, einer lärmschutzoptimierten Siedlungsentwicklung in Flughafennähe Rechnung zu tragen und eine Beteiligung des Deutschen Bundestages an der Ausformulierung der Verordnungen über Art und Umfang der Auskünfte über Lärmdaten, die Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Lärmbelastung sowie die Kostenfolgen zu gewährleisten.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

1. Gesetzentwurf auf Drucksache 16/508

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat

– mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und DIE LINKE. bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(16)200 (Anlage 2) abzulehnen,

– mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(16)201 (Anlage 3) abzulehnen,

– mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP und bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 16(16)199 (Anlage 4) abzulehnen,

– mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. und bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 (Anlage 1) anzunehmen,

– mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, dem federführenden Ausschuss zu empfehlen, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 in der Fassung des angenommenen Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 16(16)198 (Anlage 1) anzunehmen,

– mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(16)202 (Anlage 5) abzulehnen.

Der **Verteidigungsausschuss** hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 (Anlage 1) anzunehmen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat

– dem federführenden Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 (Anlage 1) anzunehmen,

– den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 (Anlage 1) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen,

– die Änderungsanträge der Fraktion der FDP auf den Ausschussdrucksachen 16(16)200 (Anlage 2) und 16(16)201 (Anlage 3) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt,

– den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 16(16)199 (Anlage 4) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt,

– den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(16)202 (Anlage 5) mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat

– dem federführenden Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. empfohlen, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 (Anlage 1) anzunehmen,

– die Änderungsanträge der Fraktion der FDP auf den Ausschussdrucksachen 16(16)200 (Anlage 2) und 16(16)201

(Anlage 3) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt,

- den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 16(16)199 (Anlage 4) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt,
- den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(16)202 (Anlage 5) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

2. Antrag auf Drucksache 16/263

Der **Rechtsausschuss** hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/263 abzulehnen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/263 abzulehnen.

Der **Verteidigungsausschuss** hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/263 abzulehnen.

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/263 abzulehnen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/263 abzulehnen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/263 abzulehnen.

Der **Haushaltsausschuss** hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/263 abzulehnen.

3. Antrag auf Drucksache 16/551

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/551 abzulehnen.

Der **Verteidigungsausschuss** hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/551 abzulehnen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/551 abzulehnen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. empfohlen, den Antrag auf Drucksache 16/551 abzulehnen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

1. Öffentliche Anhörung

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner 11. Sitzung am 8. Mai 2006 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 sowie zu den Anträgen auf den Drucksachen 16/263 und 16/551 durchgeführt. Hierzu hat der Ausschuss folgende Sachverständige eingeladen:

- Dr. Volker Gronefeld, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, München,
- Prof. Dr. Rainer Guski, Ruhruniversität Bochum, Fakultät für Psychologie, Arbeitseinheit für Kognitions- und Umweltpsychologie, Bochum,
- Bürgermeister Thomas Jühe, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen, Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt, Frankfurt/Main,
- Wolfgang Klapdor, Geschäftsführer der Flughafen Köln/Bonn GmbH, Köln,
- Dr. Stefan Paetow, Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht, Leipzig,
- Helmar Pless, Dipl.-Ing. Dipl.-Biologe, Essen,
- Dr. Werner Reh, Vorsitzender des Arbeitskreises Flugverkehr der deutschen Umweltverbände und Verkehrsreferent des Bundesverbandes des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e. V., Berlin,
- Dr. Alexander Samel, Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Köln,
- Walter Vill, Stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH, Mün-

chen, und Präsident der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Berlin.

Die Ergebnisse der Anhörung sind in die Beratungen des Ausschusses eingeflossen. Der Fragenkatalog (Ausschussdrucksache 16(16)20), die hierzu eingegangenen schriftlichen Antworten der geladenen Sachverständigen (Ausschussdrucksache 16(16)22, Teile I, II und III) sowie das korrigierte Wortprotokoll der Anhörung sind der Öffentlichkeit über das Internet zugänglich (http://www.bundestag.de/Ausschüsse).

2. Abschließende Beratung der Vorlagen im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 sowie die Anträge auf den Drucksachen 16/263 und 16/551 in seiner Sitzung am 29. November 2006 abschließend beraten.

Zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 16/508 haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 einen Änderungsantrag mit einer Begründung der neun im Einzelnen beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs vorgelegt (Anlage 1); diese erstrecken sich auf Artikel 1 Nr. 3, 5, 6, 10 Buchstabe c und d, 13 und 14 sowie auf Artikel 2 Nr. 1 des Gesetzentwurfs.

Darüber hinaus hat die Fraktion der FDP auf den Ausschussdrucksachen 16(16)200 und 16(16)201 zwei Änderungsanträge mit einer Begründung der im Einzelnen zu Artikel 1 Nr. 3 und 6 beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs in die Beratung des Ausschusses eingebracht (Anlagen 2 und 3).

Des Weiteren hat die Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 16(16)199 einen Änderungsantrag mit einer Einzelbegründung der jeweils zu Artikel 1 Nr. 3, 4, 5, 10 Buchstabe c und d, 14 sowie zu Artikel 2 Nr. 1 des Gesetzentwurfs beantragten Änderungen vorgelegt (Anlage 4).

Ferner hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(16)202 einen Entschließungsantrag mit einer Einzelbegründung ihrer Forderungen zum Gesetzentwurf in die Beratung des Ausschusses eingebracht (Anlage 5).

Die beiden Anträge auf den Drucksachen 16/263 und 16/551 wurden gemeinsam mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 vom Ausschuss beraten.

Von Seiten der **Fraktion der CDU/CSU** wurde darauf verwiesen, bereits in den achtziger Jahren habe es erste Ansätze gegeben, das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 zu novellieren. Der Deutsche Bundestag habe im Jahr 1997 zum Thema „Schutz vor Fluglärm“ eine Anhörung durchgeführt, in der die Sachverständigen dringenden Handlungsbedarf festgestellt hätten. Erst am 10. Februar 2006 sei ein Gesetzentwurf eingebracht worden, der aus der 15. Legislaturperiode stamme.

Mit Sorge habe die Fraktion der CDU/CSU zur Kenntnis nehmen müssen, dass mehrere Landesregierungen zu diesem Gesetzentwurf einige, nicht unbedeutende, Einwände erhoben hätten. Leider hätten diese Landesregierungen bei der Konzeption des Gesetzentwurfs den Eindruck gewonnen, nicht ausreichend eingebunden worden zu sein, so dass die Mahnung, das Gesetz könne am Bundesrat scheitern, sehr ernst gewesen sei. Es sei daher alles getan worden, um die Bundesländer in die Beratungen mit einzubeziehen. Dieses habe sich ausgezahlt. Es sei ein Konsens nicht nur zwischen den beiden Regierungsfraktionen und den unterschiedlichen Auffassungen der Ministerien, sondern auch mit den Bundesländern und kommunalen Spitzenverbänden erzielt worden. Ministerpräsidenten, die noch vor wenigen Monaten Vorbehalte geäußert hätten, hätten sich nun mit Vehemenz für die Verabschiedung des Kompromisses eingesetzt.

Der Kompromiss gehe nicht zu Lasten des Lärmschutzes. Das Gegenteil sei der Fall. Jeder der 9 Punkte des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Ausschussdrucksache 16(16)198) beinhalte eine Ausweitung des Lärmschutzes bzw. der Rechte der Lärmbetroffenen.

- In Ziffer 1 werde die zulässige Erhöhung der Lärmbelastung an der Grenze der Schutzzonen infolge einer baulichen Erweiterung von 3 auf 2 dB(A) herabgesetzt.
- In Ziffer 2 werde ein Schwellenwert gestrichen, so dass zukünftig alle Flughäfen mit Linien- und Pauschalreiseverkehr in den Geltungsbereich des Fluglärmgesetzes fielen.
- In Ziffer 3 werde dem Nutzungskonflikt zwischen Schutzzonen und Wohnungsbau sowie lärmsensiblen Einrichtungen weit wirksamer als bisher vorgebeugt. Trotzdem werde den Belangen der Innenentwicklung der Gemeinden Rechnung getragen.
- In den Ziffern 4 und 5 würden die Fristen, nach denen den Lärmbetroffenen eine Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen zustehe, verkürzt und das Erstattungsverfahren auch für die Lärmbetroffenen vereinfacht.
- In Ziffer 6 werde durch die neue Formulierung Rechtssicherheit in Genehmigungsverfahren auch für die Anwohner von Flugplätzen erreicht und zusätzlich gesichert, dass freiwillige Vereinbarungen Bestand erhielten.
- In Ziffer 7 würden die im Gesetz vorgeschriebenen Schallschutzwerte definitiv als Grenzwerte festgeschrieben, deren Überschreitung in luftrechtlichen Zulassungsverfahren nicht mehr zulässig sei.
- In Ziffer 8 würden bei der Streuung der Nutzungsanteile der jeweiligen Betriebsrichtung, durch die grundsätzliche Anwendung des 3-fachen Zuschlages statt der so genannten 2-Σ-Regelung, die Tag-Schutzzonen 1 und 2 deutlich vergrößert.
- In Ziffer 9 werde abgesichert, dass auch gerade für sensible Bevölkerungsteile bei Genehmigungen in jedem Fall auch aktive Maßnahmen des Schallschutzes mit abgewogen werden müssten und nicht allein auf passiven Schallschutz abgestellt werden dürfe.

Durch die in den Ziffern 6 und 7 vorgenommenen Änderungen der §§ 13 und 14 des Fluglärmgesetzes in Verbindung mit dem in Ziffer 9 veränderten § 8 des Luftverkehrsgesetzes werde neben der Verbesserung der Rechtssicherheit eine Verfahrensbeschleunigung dadurch erreicht, dass lärmmedizinische Gutachten, die sehr oft einen hohen Grad von Allgemeingültigkeit aufwiesen, in Zukunft bei luftrechtlichen

Zulassungsverfahren nicht mehr erforderlich seien, da die Pegelwerte des Gesetzes als geltende Grenzwerte eingeführt würden. Allenfalls lärmmedizinische Gutachten, die sich speziellen Problemen im Rahmen von luftrechtlichen Zulassungsverfahren widmeten, würden jedoch auch weiterhin gesondert in diese Verfahren eingeführt werden können.

Angesichts der großen Vorbehalte, die es zu Verhandlungsbeginn gegenüber den höheren Anforderungen des Gesetzentwurfs an die Flugplatzbetreiber gegeben habe, müsse dieses Verhandlungsergebnis als Erfolg für den Lärmschutz gewertet werden.

Die Umweltpolitiker der Fraktion der CDU/CSU sähen gleichwohl Teile des Gesetzes kritisch. Fraglich sei, ob auf Dauer die Unterscheidung zwischen Bestandsflughäfen, neuen und ausgebauten Flughäfen bei der zugemuteten Lärmbelastung haltbar sei. Rechtssystematisch gelte für alle Verkehrsträger bei der zulässigen Lärmbelastung der Anwohner die Unterscheidung zwischen Neu- und Ausbau auf der einen Seite und Bestand auf der anderen Seite.

Die unterschiedliche Behandlung von zivilen und militärischen Flugplätzen bei den zulässigen Schallpegelwerten könne nur mit den sich wesentlich unterscheidenden Bewegungszahlen in den einzelnen Tagesabschnitten gerechtfertigt werden. Auf militärischen Flugplätzen seien die Flugbewegungen eng an Dienstzeiten gebunden, die eher eine Abend-, Nacht- und Wochenendruhe gewährleisteten. Ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen – 20. Senat – vom 3. Januar 2006 gehe von der gleichen Prämisse wie der Gesetzentwurf aus.

Im Gesetz sei eine Revisionsklausel verankert. Im Jahr 2015 werde sich der Deutsche Bundestag erneut mit dem Gesetz befassen und es auf seine Wirksamkeit überprüfen, denn die Grenzwerte dieses Gesetzes seien in Zukunft mit Blick auf den Stand der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik periodisch zu überprüfen. Zu diesem Zeitpunkt werde auch die Rechtsvereinheitlichung eine Rolle spielen, denn es sei davon auszugehen, dass auch in Zukunft Flugplatzbetreiber im Sinne des nachbarschaftlichen Friedens weiterhin freiwillige Leistungen des aktiven und passiven Lärmschutzes erbrächten.

Die Fraktion der CDU/CSU erwarte dies insbesondere bei der Erstattung der Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches für die sogenannten Bestandsflugplätze.

Mit dem Beginn der Erstattung innerhalb von Lärmschutzbereichen, deren Pegelwerte 70 dB(A) unterschritten, erst in 5 Jahren, sei ein Mittelungswert über alle Flugplätze festgelegt worden. Einige Flugplätze hätten bis 2011 noch umfangreiche Erstattungs- und Entschädigungsleistungen vorzunehmen. Bei Flugplätzen mit hohen freiwilligen Vorleistungen im Schallschutzbereich seien jedoch in den nächsten 5 Jahren nur geringe Aktivitäten im Bereich der Schallschutzmaßnahmen zu erwarten.

Deshalb gelte die Aufforderung insbesondere an diese Flugplätze, um es dort nicht zu einem Stillstand bei den Lärmsanierungsarbeiten kommen zu lassen: Sofern aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse bei einem zivilen Flugplatz Ansprüche auf Erstattungen oder Entschädigungen gemäß

- § 9 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1,
- § 9 Abs. 1 Satz 4,
- § 9 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 1 oder
- § 9 Abs. 2 Satz 3

nach der Festsetzung des Lärmschutzbereiches nur im geringfügigen Umfang entstünden, solle der Flugplatzhalter im Interesse der betroffenen Anwohner ein Vorziehen der Erstattungszahlungen in den verbleibenden Teilen der Tagschutzzone 1 und der Nachtschutzzone in Erwägung ziehen. Genau so sollten die Betroffenen in geeigneter Weise über die beschleunigte Abwicklung informiert werden. Ein mehrjähriger Stillstand bei der Abwicklung sei dem Rechtsfrieden nicht zuträglich und entspreche nicht dem Willen des Gesetzgebers.

Hervorzuheben sei, dass die Neuregelung gegenüber dem bisher geltenden Gesetz aus dem Jahr 1971 zu einer deutlichen Reduzierung der zulässigen Schallpegelwerte führe. Zusätzlich würden fluglärmbedingte Maximalpegel mit einem Häufigkeitsfaktor gesetzlich eingeführt, mit denen der Tatsache Rechnung getragen werde, dass insbesondere die Maximalpegel als besonders belästigend empfunden würden. Die Ausweitung von ursprünglich nur einer Schutzzone auf jetzt 2 Tagschutz- und eine Nachtschutzzone trage der aktuellen Rechtsprechung Rechnung.

Deutlich festzustellen sei, dass die im Gesetz normierten Schallschutzwerte, insbesondere für den Neu- und Ausbaufall, die Anforderungen der jüngsten Rechtsprechung erfüllten.

Sie lägen damit nicht unter den im Gesetz vorgegebenen Pegelwerten für wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze, wie sie ab 2011 gälten.

Bei der Außenwohnbereichsentscheidung gehe hingegen der Gesetzentwurf deutlich über die bisherige Entschädigungspraxis hinaus und entspreche den Werten des Planfeststellungsbeschlusses Halle/Leipzig.

Es werde zu oft übersehen, dass die Lärmwerte nach dem alten Fluglärmschutzgesetz mit dem Leq(4) angegeben worden seien. Nach der Forderung der Umweltverbände erfolge jetzt die Berechnung nach dem Leq(3).

Das Petitum einiger Fluglärmschutzverbände, im Fluglärmgesetz auch den aktiven Schallschutz zu regeln, laufe rechtssystematisch ins Leere. Das Fluglärmgesetz regele den Lärmschutz für Anrainer von Flugplätzen. Es beziehe sich dabei ausdrücklich auf den so genannten passiven Schallschutz. Der so genannte aktive Schallschutz, zu dem technische Anflugregelungen aber auch Regelungen zum Flugverkehr zu festgelegten Tageszeiten gehörten, werde im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) erfasst. Änderungen im LuftVG würden im Rahmen der vorliegenden Gesetzesnovelle nur in dem Maße vorgenommen, wie sie der Regelungsinhalt des FlugLG erfordere. Eine Änderung des LuftVG sei nicht Teil der derzeitigen Gesetzesinitiative.

Es bleibe einer Genehmigungsbehörde auch nach der Novellierung des Fluglärmgesetzes z. B. in einem Planfeststellungsverfahren unbenommen, in der Genehmigung begründet höhere Anforderungen an den aktiven Schallschutz festzuschreiben.

Auch wenn mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht alle Anliegen Berücksichtigung hätten finden können, sei erfreulich, dass erstmalig nach 10 Jahren ein Konsens zwischen den Koalitionspartnern und gleichzeitig mit den Bundesländern erzielt worden sei. Dieser Kompromiss dürfe im Interesse der Lärmbetroffenen nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Mit dem Gesetzentwurf zum Schutz vor Fluglärm habe sich der Antrag der Fraktion der FDP (Drucksache 16/263) weitgehend erledigt. Es seien zahlreiche Regelungen getroffen worden, auf deren Realisierung der Antrag abziele, wie zum Beispiel die Errichtung einer gesonderten Nachtschutzzone. Auch die Regelung der Bebauung in Schutzzonen sei unter Einbeziehung der Kommunalen Spitzenverbände deutlich verschärft worden.

An einem Punkt lasse sich jedoch kein Konsens mit der Fraktion der FDP finden. Einer Gleichbehandlung von zivilen und militärischen Flugplätzen erteile die Fraktion der CDU/CSU eine Absage.

Militärmaschinen würden auch in Zukunft in anderen Belangen als der Lärmabstrahlung bei Start und Landung optimiert.

Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen – 20. Senat – habe mit Urteil vom 3. Januar 2006 die Auffassung der Bundesregierung gestützt, dass die militärische und zivile Nutzung eines Flugplatzes genehmigungsrechtlich nicht gleichzusetzen sei. Es sei ein Unterschied in der Akzeptanz von Lärmereignissen für Verteidigungszwecke gegenüber einer Lärmbeeinträchtigung durch allgemein infrastrukturelle und wirtschaftliche Zielsetzungen gegeben.

Der Antrag der Fraktion der FDP sei daher abzulehnen.

Die gleiche Forderung nach Gleichstellung von zivilen und militärischen Flugplätzen im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 16/551) werde ebenfalls abgelehnt.

Einige von den über den Gesetzentwurf hinausgehenden Forderungen, wie die Verkürzung der Kostenerstattung und die restriktiveren Vorgaben für Bauverbote und Siedlungsbeschränkungen seien nachverhandelt und im Gesetzentwurf verbessert worden.

Die **Fraktion der SPD** schloss sich den Ausführungen der Fraktion der CDU/CSU zu dem Gesetzentwurf und den Anträgen der Fraktion der FDP und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an. Ergänzend nahm sie zu Beratungsgegenständen Stellung, zu denen keine Änderungen bzw. Festlegungen im Gesetzentwurf getroffen worden seien:

1. Festsetzung der Lärmschutzbereiche durch die Länder

Der Gesetzentwurf lege in § 4 Abs. 2 nunmehr fest, dass die Festsetzung der Lärmschutzbereiche künftig kraft Rechtsverordnung der Länder erfolge. Diese Aufgabe sei bislang vom Umweltbundesamt wahrgenommen worden, das über die erforderlichen kostenträchtigen Computerprogramme bzw. die Hardware verfügt habe. Begründet werde die Zuständigkeitsänderung zum einen mit Erleichterungen im Vollzug. Künftig würden Abstimmungsprozesse zwischen verschiedenen Ebenen und zuständigen Behörden wegfallen. Eine Festsetzung der Lärmschutzbereiche durch den Bund dauere wesentlich länger, so dass Lärmschutzmaßnahmen erst deutlich später umgesetzt werden könnten.

Zum anderen werde davon ausgegangen, dass diese Aufgabe zukünftig mit vergleichsweise geringem Aufwand durch die Länder erfolgen könne, da die Länder ohnehin ab 2007 regelmäßig Lärmkarten für die Flughäfen ausarbeiten müssten. Die dafür erforderliche Datenerhebung und Datenverarbeitung könne unmittelbar auch für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche genutzt werden; kommerzielle Berechnungsprogramme seien verfügbar.

Die Länder könnten sich bei der Berechnung der Lärmschutzbereiche fachlicher Unterstützung durch sachkundige Stellen sowie durch das Umweltbundesamt bedienen. Das Umweltbundesamt sei insbesondere eingestellt auf die fachliche Zuarbeit. Es prüfe z. B. die Berechnung von Daten des vorgesehenen Flugbetriebes und unterstütze die Qualitätssicherung von Berechnungsprogrammen und Berechnungen. In diesem Zusammenhang appelliere die Fraktion der SPD an den Haushaltsausschuss, das Umweltbundesamt personell so auszustatten, dass es seine Aufgaben, insbesondere auch die Forschungstätigkeit in diesem Bereich, fortführen könne.

Einem effektiven und einheitlichen Vollzug des novellierten Fluglärmgesetzes solle auch die Ermächtigung der Bundesregierung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach § 3 Abs. 2 dienen. Danach seien unter anderem Festlegungen über den Inhalt der für die Bestimmung der Lärmschutzbereiche erforderlichen Eingangsdaten (Art und Umfang des Flugbetriebs) sowie Regelungen zur Festlegung der Berechnungsmethode für die Ermittlung der Lärmbelastung vorgesehen.

2. Bauliche Erweiterungen von Alten- und Pflegeheimen im Lärmschutzbereich

Im Gesetzgebungsverfahren seien Bedenken geäußert worden, dass bestimmte Einrichtungen wie die Alten- und Pflegeheime in Lärmschutzbereichen keine baulichen Erweiterungen vornehmen könnten, obwohl gesetzliche Vorgaben sie dazu verpflichteten und sie daher von der Schließung bedroht seien. Dem sei entgegen zu halten, dass der Gesetzentwurf festlege, dass die Errichtung und die der Errichtung gleichstehende bauliche Erweiterung grundsätzlich für alle schutzbedürftigen Einrichtungen unter der Voraussetzung des § 5 Abs. 1 Satz 3 (neu) möglich sei, sofern dies im öffentlichen Interesse dringend geboten sei. Im Übrigen fielen Änderungen an den genannten Einrichtungen ohne Kapazitätserweiterung nicht unter das Bauverbot.

3. Beschleunigung der Abwicklung der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und der Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs

Diese Regelungen dienten zugleich der Vereinfachung des Vollzuges. Sofern aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse bei einem zivilen Flugplatz Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen im inneren Teil der Schutzzonen (gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1, gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4, gemäß § 9 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 1 oder gemäß § 9 Abs. 2 Satz 3) mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs nur in geringfügigem

Umfang entstünden, sollte der Flugplatzhalter im Interesse der betroffenen Anwohner ein Vorziehen der Erstattungszahlungen für baulichen Schallschutz in den verbleibenden Teilen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone in Erwägung ziehen. Die Betroffenen sollten in geeigneter Weise über die beschleunigte Abwicklung der Erstattungszahlungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen informiert werden.

4. Ergänzung der Gesetzesbegründung zu § 4 Abs. 3 Satz 3 des Gesetzentwurfs

In § 4 Abs. 3 Satz 3 des Gesetzentwurfs müsse die Begründung klarer formuliert werden und solle wie folgt lauten:

Mit der Soll-Formulierung kann vermieden werden, durch die Festsetzung eines Lärmschutzbereichs Lärmschutzmaßnahmen zu veranlassen, wenn im Einzelfall zu besorgen ist, dass diese sich im Nachhinein als unnötig herausstellen, weil die Genehmigung, die Planfeststellung oder die Plangenehmigung aufgehoben oder geändert werden könnte. Damit bleibt der Landesregierung für die Festsetzung des Lärmschutzbereiches ausreichend Flexibilität für ein sachgerechtes Vorgehen.

Die **Fraktion der FDP** hob hervor, die Oppositionsfraktionen seien bei den Gesetzesberatungen bereits im Vorfeld konstruktiv einbezogen worden. Dies bewerte sie positiv. Im Grundsatz begrüße sie trotz Kritik im Einzelfall den Gesetzentwurf. In einer Gesamtabwägung träten die Bedenken im Hinblick auf den akuten Handlungsbedarf zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen zurück. Dies bedeute allerdings nicht, dass die Fraktion der FDP ihre Forderungen nicht mehr weiter verfolgen werde. Vielmehr würden diese bei passender Gelegenheit erneut eingebracht werden. Dies betreffe insbesondere die Problematik der Militärflugplätze. Ziviler und militärischer Fluglärm müssten gleichbehandelt werden. Ein sachlicher Grund für eine Ungleichbehandlung sei nicht ersichtlich. Offenbar seien die Lärmschutzanforderungen an Militärflughäfen deshalb niedriger, weil die Kosten für aktive und passive Lärmminderungsmaßnahmen vom Bund zu tragen seien. Damit werde das Gegenteil des stets von der Fraktion der CDU/CSU eingeforderten Prinzips der Konnexität bewirkt. Positiv hervorzuheben sei die Gewährleistung der Planungs- und Rechtssicherheit bei Planfeststellungsverfahren und bei der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung wie sie nunmehr unter Ziffer 6 des Änderungsantrages der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 vorgesehen sei. Dies erleichtere der Fraktion der FDP die Zustimmung zu dem Gesetzentwurf. Gleiches gelte für den erzielten Kompromiss in der Betriebsrichtungsfrage. Kritikwürdig sei, dass nach der Heimmindestbauverordnung Altenheime in etwa 10 Jahren mindestens 40 Bewohner aufnehmen und auf eine bestimmte Mindestfläche pro Bewohner ausgebaut werden müssten. In den Lärmschutzbereichen gelte jedoch ein Bauverbot für Krankenhäuser, Altenheime und Erholungsheime. § 5 Abs. 1 des Fluglärmgesetzes in der Fassung der Ziffer 3 des Änderungsantrages der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 sehe nunmehr folgendes vor: *Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist.* Es sei nicht akzeptabel, dass es sich hierbei um eine Ermessensentscheidung handele. Hierdurch entschieden Behörden in eigener Regie über die Zukunft von Arbeitsplätzen. Der Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(16)200 ziele daher darauf ab, dass § 5 des Fluglärmgesetzes wie folgt zu fassen sei: *Eine Ausnahme für bauliche Erweiterungen bestehender Einrichtungen ist insbesondere zur Erfüllung sonstiger öffentlich-rechtlicher Vorschriften zuzulassen.* Die Fraktion der FDP lehne des Weiteren Ziffer 2 des Änderungsantrages der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 ab. Offenbar säßen die Antragsteller einem Irrtum auf. Der Zusatz Verkehrsflughäfen „mit Fluglinien oder Pauschalflugreiseverkehr“ werde mit dem Entfallen der Schwellenwerte begründet. Der Anwendungsbereich des Gesetzes werde aber anders als es die Begründung suggeriere nicht erweitert, sondern eingeschränkt. Dies folge aus § 4 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzentwurfs, der die Festsetzung von Lärmschutzbereichen für Verkehrslandeplätze mit Fluglinien oder Pauschalflugreiseverkehr und mit einem Verkehrsaufkommen von über 25 000 Bewegungen pro Jahr vorsehe.

Die **Fraktion DIE LINKE.** vertrat die Auffassung, der Gesetzentwurf gewährleiste keinen wirksamen Schutz der durch Fluglärm belästigten oder beeinträchtigten Bevölkerung. Diese Bewertung gelte auch für die mit den Änderungsanträgen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 intendierten Nachbesserungen. In der Vielzahl der Fälle bleibe das Gesetz hinter den Vorgaben zahlreicher Gerichte zurück. Hinsichtlich des Münchner Flughafens befürchteten Bürgerinitiativen und Umweltverbände sogar eine Verschlechterung des Ist-Zustands. Hauptkritikpunkt der Fraktion DIE LINKE. sei es, dass mit diesem Gesetz lediglich der passive Schallschutz, insbesondere der Einbau von Schallschutzfenstern und Belüftungseinrichtungen, geregelt werde. Die Zunahme des Flugverkehrs werde das Gesetz in keiner Weise verhindern. Die Menschen hielten sich aber nicht nur in Räumen, sondern auch im Freien auf und würden dort ungeschützt dem Fluglärm ausgesetzt. In einer Studie zu dem alten Münchner Flughafen sei explizit dargestellt worden, dass insbesondere Kinder stark von Fluglärm tangiert würden. Hieraus resultierten oftmals Konzentrationsschwächen. Anliegen der Fraktion DIE LINKE. sei daher die Durchsetzung eines aktiven Lärmschutzes, der auch Beschränkungen für den Nachtflugverkehr umfassen müsse. Eine schriftliche Anfrage der Fraktion DIE LINKE. habe ergeben, dass es an den meisten deutschen Verkehrsflughäfen Beschränkungen des Nachtflugverkehrs gebe, ohne dass dies zu gravierenden wirtschaftlichen Nachteilen führe. Weiterhin setze sich die Fraktion DIE LINKE. für eine deutliche Verschärfung der Grenzwerte, insbesondere bei Nachtflügen, ein. Die im Gesetzentwurf vorgenommene Festlegung der Grenzwerte für die Lärmbelastung basiere nicht auf aktuellen Erkenntnissen. Das Gesetz werde das Schicksal der aus dem Jahre 1971 stammenden Vorgängerregelung teilen. Die Gerichte hätten das Gesetz bereits nach wenigen Jahren nicht mehr berücksichtigen können, da die Grenzwerte offensichtlich veraltet gewesen seien. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD hätten die Interessen der Luftverkehrslobby zu weitgehend berücksichtigt. Statt die Anwohner vor Fluglärm zu

schützen, verschone das Gesetz die Luftfahrt vor den berechtigten Ansprüchen der Anwohner auf Lärmschutzmaßnahmen. Die Kosten für einen anspruchsvollen Lärmschutz, auf den die Änderungsanträge der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 16(16)199 abzielten, beliefen sich allenfalls auf eine Summe im dreistelligen Millionenbereich. Diese Kosten könnten im Wege der Internalisierung externer Kosten umgelegt werden. Die Streckung der Entschädigungen für die Anwohner auf nunmehr 5 Jahre stelle zwar eine Verbesserung im Vergleich zum ursprünglichen Gesetzentwurf dar, sei aber noch immer nicht zufriedenstellend. Im Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. sei eine Verteilung der Entschädigung auf nur 2 Jahre vorgesehen, da einige Anwohner bereits seit über 30 Jahren auf eine Entschädigung warteten. Die Begünstigung von Militärflughäfen durch die generelle Erhöhung der Grenzwerte für militärischen Fluglärm um 3 dB(A) sei nicht zu rechtfertigen. Eine Gleichstellung mit Verkehrsflughäfen sei daher dringend geboten. Die Fraktion DIE LINKE. fordere des Weiteren die Anwendung der europäischen Lärmindizes L_{den} und L_{night}, da sie ohnehin wegen der Umgebungslärmrichtlinie für Flughäfen ab Mitte 2007 errechnet werden müssten. Außerdem werde dadurch der Fluglärm um etwa 3 dB(A) höher berechnet. Durch den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 16(16)198 unterfielen nunmehr alle Verkehrsflughäfen dem Gesetz. Dies sei grundsätzlich positiv, wirke sich aber in der Praxis kaum aus, da bei wenigen Flügen die viel zu schwachen Grenzwerte wegen der angewandten Berechnungsmethode nicht griffen. Die Fraktion DIE LINKE. fordere daher mit ihrem Änderungsantrag, die Berechnungsmethode auf andere Grundlagen zu stellen. Die Berechnung nach dem Sigma-Modell gestatte im Vergleich zum Realverteilungs-Modell keine gute Vorhersage von Belästigungen und Störungen.

Seitens der **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** wurde herausgestellt, dass die Verabschiedung eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm auf zahlreiche – zum Teil auch massive – Schwierigkeiten stoße. Anerkennenswert sei, dass das Parlament nunmehr seine Handlungsfähigkeit auf dem Gebiet des Fluglärmschutzes unter Beweis gestellt habe. In diesem Bereich habe die alte Gesetzesregelung schon lange keine Wirkung mehr entfaltet. Vielmehr sei sie von Richterrecht abgelöst worden. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD hätten den Gesetzentwurf kooperativ mit den Oppositionsfraktionen beraten. Mit dem Gesetz dürften aber keine falschen Hoffnungen geweckt werden. Vielmehr handele es sich um ein sehr begrenzt wirksames Gesetz. Es setze an der Wohnung der Betroffenen an und leiste dort Hilfestellung, um das Leben in Wohnräumen erträglicher zu gestalten. Das Gesetz sei auf der Grundlage der Änderungsanträge der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 im Laufe des parlamentarischen Beratungsverfahrens erheblich verbessert worden. Problematisch sei es gewesen, eine Balance zwischen den einer wachsenden Belastung ausgesetzten Fluglärmbetroffenen und den massiven Interessen der Flugwirtschaft sowie der Flughafenbetreiber zu finden. Nach Auffassung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sei die Lösung des Interessengegensatzes zu Lasten der Anwohner gegangen. Die strengeren Grenzwerte für den Neu- und Ausbau sollten mit Inkrafttreten des Gesetzes und nicht erst ab 2011 gelten. Ferner sei erforderlich, dass die Lärmgrenzwerte für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze ab dem Jahr 2020 auch für bestehende Flugplätze gälten. Für Nachtschutzzonen müssten wie mit Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 16(16)202 gefordert, strengere Grenzwerte festgesetzt werden. Die Belästigungen durch Militärflughäfen entsprächen denen von Verkehrsflughäfen. Eine Ungleichbehandlung sei daher nicht gerechtfertigt. Anwohner von militärischen Flugplätzen dürften daher nicht schlechter gestellt werden. Angesichts eines Militärhaushalts von über 25 Mrd. Euro könne die Forderung, auch den Anwohnern von militärischen Flughäfen in den Schutzzonen neben dem Einbau von Schallschutzfenstern auch die Kosten für Belüftungseinrichtungen zu erstatten, jedenfalls nicht aufgrund mangelnder Finanzierbarkeit scheitern. Weiterhin sei im Gesetz verbindlich festzulegen, dass die Grenzwerte in regelmäßigen Abständen von 5 Jahren überprüft und spätestens alle 10 Jahre den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und dem Stand der Luftfahrttechnik anzupassen seien. Mit dem Gesetz habe man sich auf den passiven Schallschutz konzentriert. Dies sei nur eine Seite der Medaille. Beim aktiven Lärmschutz müssten andere luftverkehrsrechtliche Bestimmungen wie z. B. das Luftverkehrsgesetz novelliert werden. Der vorhergehenden Bundesregierung sei es nicht gelungen, die Betriebsbeschränkungsrichtlinie ambitioniert umzusetzen. Im Bereich der Flugbeschränkung bestehe auch im Hinblick auf Nachtflugverbote Handlungsbedarf.

Die Argumentation der Fraktion der FDP sei insoweit nicht nachvollziehbar als die Ermöglichung von Ausnahmen für Altenheime im Wege einer Kann-Bestimmung eine sinnvolle Regelung sei. Die Gesetzgebung solle sich nicht an Einzelfällen orientieren und dürfe keine Sonderregelungen schaffen. Dies gelte umso mehr, wenn es sich um einen Einzelfall im Wahlkreis eines Berichterstatters handele.

Auf Antrag der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verständigte sich der Ausschuss einvernehmlich darauf, über die im Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 (Anlage 1) beantragten neun Punkte zur Änderung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 einzeln abzustimmen.

Der Ausschuss beschloss einstimmig, die unter Nummer 1 des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 anzunehmen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die unter Nummer 2 des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 anzunehmen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE., die unter Nummer 3 des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 anzunehmen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE., die unter Nummer 4 des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 anzunehmen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE., die unter Nummer 5 des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 anzunehmen.

Der Ausschuss beschloss einstimmig, die unter Nummer 6 des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 anzunehmen.

Der Ausschuss beschloss einstimmig, die unter Nummer 7 des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 anzunehmen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., die unter Nummer 8 des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 anzunehmen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., die unter Nummer 9 des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198 beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 anzunehmen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(16)200 (Anlage 2) abzulehnen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(16)201 (Anlage 3) abzulehnen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 16(16)199 (Anlage 4) abzulehnen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Stimmenthaltung auf Seiten der Fraktion der CDU/CSU, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/508 in der Fassung der vom Ausschuss beschlossenen, in der Beschlussempfehlung wiedergegebenen Änderungen anzunehmen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(16)202 (Anlage 5) abzulehnen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, den Antrag auf Drucksache 16/263 abzulehnen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, den Antrag auf Drucksache 16/551 abzulehnen.

Berlin, den Dezember 2006

Ulrich Petzold
Berichterstatter

Marko Mühlstein
Berichterstatter

Michael Kauch
Berichterstatter

Eva Bulling-Schröter
Berichterstatterin

Winfried Hermann
Berichterstatter

Anlage 1: Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(16)198
Anlage 2: Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(16)200
Anlage 3: Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 16(16)201
Anlage 4: Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 16(16)199
Anlage 5: Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(16)202

Anlage 1

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Umwelt
Naturschutz und Reaktorsicherheit
16. WP
Ausschussdrucksache 16(16)198**

Änderungsantrag
der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD

zum

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm
in der Umgebung von Flugplätzen
– Drucksache 16/508 –

1. zu Artikel 1 Nr. 3

   - In Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzentwurfs wird der vorgesehene § 2 Abs. 2 Satz 4 Fluglärmgesetz wie folgt gefasst:

     „Die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes ist wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Tag}$ an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Nacht}$ an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt."

   Folgeänderung

   - In Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzentwurfs wird der vorgesehene § 4 Abs. 5 Satz 2 Fluglärmgesetz wie folgt gefasst:

     „Eine Veränderung der Lärmbelastung ist insbesondere dann als wesentlich anzusehen, wenn sich die Höhe des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Tag}$ an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Nacht}$ an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) ändert."

   B e g r ü n d u n g

   Da eine Erhöhung um 3 dB(A) erst bei einer Verdopplung der Verkehrsstärke (bei gleich bleibenden Einzelereignispegeln) bzw. einer Halbierung der Einwirkzeit eintritt, wurde die Definition dafür, ab welchem Pegel die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes als wesentlich gilt, von 3 dB(A) auf 2 dB(A) gesenkt. Damit wird den Schutzbelangen der Fluglärmbetroffenen deutlicher Rechnung getragen. Auf das flächenbezogene Kriterium von 25 Prozent wurde im Hinblick auf die Verwaltungspraktikabilität und zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten über Auslegung und Anwendung dieses Kriteriums verzichtet.

2. zu Artikel 1 Nr. 5

   - In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a des Gesetzentwurfs wird die vorgesehene Nummer 1 in § 4 Abs. 1 Fluglärmgesetz wie folgt gefasst:

     „1. Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr,".

   B e g r ü n d u n g

   Die Regelung des § 4 Abs. 1 Nr. 1 erfasst alle Verkehrsflughäfen mit regelmäßigem Fluglinien- oder Pauschalreiseverkehr. Diese Art des Flugbetriebs an Verkehrsflughäfen wird mit schweren und damit besonders lärmrelevanten Flugzeugen im Allwetterbetrieb durchgeführt. Die Angabe eines Schwellenwertes ist nicht zielführend, weil dadurch Flughäfen aus dem Anwendungsbereich der Novelle herausfallen würden, bei denen regelmäßig relevante Fluglärmbelastungen auftreten.

   - in Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b des Gesetzentwurfs wird der vorgesehene Absatz 3 Satz 3 in § 4 wie folgt gefasst:

     „Die Festsetzung soll vorgenommen werden, sobald die Genehmigung, die Planfeststellung oder die Plangenehmigung für die Anlegung oder die Erweiterung des Flugplatzes erteilt ist."

   B e g r ü n d u n g

   Mit der Soll-Formulierung kann vermieden werden, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen, die sich im Nachhinein als unnötig herausstellen, weil die Genehmigung, Planfeststellung oder die Plangenehmigung aufgehoben oder geändert wurde. Damit bleibt der zuständigen Behörde für die Festsetzung des Lärmschutzbereiches ausreichend Flexibilität für ein sachgerechtes Vorgehen.

3. zu Artikel 1 Nr. 6

   - In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a bis d des Gesetzentwurfs werden die vorgesehenen Änderungen der Absätze 1 bis 4 des § 5 Fluglärmgesetz durch folgende Neufassung des § 5 Fluglärmgesetz ersetzt:

     „(1) In einem Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutzzonen des Lärmschutzbereichs gilt Gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist.

     (2) In der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone dürfen Wohnungen nicht errichtet werden.

     (3) Das Verbot nach Absatz 2 gilt nicht für die Errichtung von

     1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen von Betrieben oder öffentlichen Einrichtungen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
     2. Wohnungen, die nach § 35 Abs. 1 des Baugesetzbuchs im Außenbereich zulässig sind,
     3. Wohnungen und Gemeinschaftsunterkünften für Angehörige der Bundeswehr und der auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte,

4. Wohnungen im Geltungsbereich eines vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans,
5. Wohnungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 des Baugesetzbuchs,
6. Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen mit Wohnbebauung dient.

Satz 1 Nr. 4 gilt nicht für Grundstücke, auf denen die Errichtung von Wohnungen bauplanungsrechtlich mehr als sieben Jahre nach einer nach dem … [einsetzen: Datum des Tages, an dem die Verkündung dieses Gesetzes erfolgt] erfolgten Festsetzung des Lärmschutzbereichs vorgesehen gewesen ist, sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans noch nicht mit der Erschließung oder der Bebauung begonnen worden ist.

(4) Absatz 1 Satz 1 und 2 und Absatz 2 gelten nicht für bauliche Anlagen, für die vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs eine Baugenehmigung erteilt worden ist, sowie für nichtgenehmigungsbedürftige bauliche Anlagen, mit deren Errichtung nach Maßgabe des Bauordnungsrechts vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs hätte begonnen werden dürfen.“

B e g r ü n d u n g

Mit der Neuregelung ist der Bau von Wohnungen in der am höchsten lärmbelasteten Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone wirksamer als bisher auszuschließen und dem Entstehen künftiger Nutzungskonflikte besser vorgebeugt. Zugleich wird den berechtigten Belangen der Innenentwicklung von Gemeinden angemessen Rechnung getragen.

4. zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe c

- In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe c des Gesetzentwurfs werden die vorgesehenen Sätze in § 9 Abs. 1 Fluglärmgesetz wie folgt gefasst:

  „Soweit für einen bestehenden zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ bei einem Grundstück den Wert von 70 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs; ansonsten entsteht der Anspruch mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Für einen bestehenden militärischen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 gilt Satz 2 mit der Maßgabe, dass auf einen Wert von 73 dB(A) abzustellen ist. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 gilt Satz 2 mit der Maßgabe, dass auf einen Wert von 65 dB(A) abzustellen ist. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 gilt Satz 2 mit der Maßgabe, dass auf einen Wert von 68 dB(A) abzustellen ist.“

5. zu Artikel 1 Nr 10 Buchstabe d

- In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe d des Gesetzentwurfs werden die vorgesehenen Absätze 2 und 5 des § 9 Fluglärmgesetz wie folgt gefasst (die vorgesehenen Absätze 3, 4, 6 und 7 bleiben unverändert):

  „(2) Dem Eigentümer eines in der Nacht-Schutzzone gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von solchen baulichen Anlagen gemäß § 5 Abs. 4 zulässig ist, werden für Räume, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden, Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, bei einem zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 2 einschließlich des Einbaus von Belüftungseinrichtungen, nach Maßgabe der Absätze 3 und 4 und des § 10 erstattet. Soweit für einen bestehenden Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 und 4 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Nacht}$ bei einem Grundstück den Wert von 60 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs; ansonsten entsteht der Anspruch mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 3 Buchstabe a gilt Satz 2 mit der Maßgabe, dass auf einen Wert von 58 dB(A) abzustellen ist; für einen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 3 Buchstabe b ist auf einen Wert von 55 dB(A) abzustellen.“

  „(5) Der Eigentümer eines in der Tag-Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von solchen baulichen Anlagen gemäß § 5 Abs. 4 zulässig ist, kann eine angemessene Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in Geld nach Maßgabe der nach Absatz 6 erlassenen Rechtsverordnung verlangen. Soweit für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ bei einem Grundstück den Wert von 65 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch auf Erstattung mit der Inbetriebnahme des neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes; ansonsten entsteht der Anspruch mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 gilt Satz 2 mit der Maßgabe, dass auf einen Wert von 68 dB(A) abzustellen ist.“

B e g r ü n d u n g f ü r d i e N u m m e r n 4 u n d 5

Mit der Neufestsetzung des Zeitraumes, in dem der Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen entsteht, erhalten viele Fluglärmbetroffene, auf deren Grundstück bestimmte Dauer-

schallpegel unterschritten werden die Zahlungen früher als im Gesetzentwurf vorgesehen. Außerdem wird eine deutliche Verfahrensvereinfachung erreicht.

6. zu Artikel 1 Nr. 13

- In Artikel 1 Nr. 13 des Gesetzentwurfs wird der vorgesehene § 13 des Fluglärmgesetzes wie folgt gefasst:

„§ 13
Sonstige Vorschriften

(1) Dieses Gesetz regelt in der ab dem … [einsetzen: Datum des Tages, der auf die Verkündung dieses Gesetzes folgt] geltenden Fassung für die Umgebung von Flugplätzen mit Wirkung auch für das Genehmigungsverfahren nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes sowie das Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren nach § 8 des Luftverkehrsgesetzes die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, einschließlich der zugrunde liegenden Schallschutzanforderungen, nach § 9 Abs. 1 bis 4 und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches in der Umgebung neuer und wesentlich baulich erweiterter Flugplätze nach § 9 Abs. 5 und 6. Soweit in einer Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung, die bis zu … [einsetzen: Datum des Tages, an dem die Verkündung dieses Gesetzes erfolgt] erteilt worden ist, weitergehende Regelungen getroffen worden sind, bleiben diese unberührt. So lange die Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung nicht bestandskräftig ist, ist die Vollziehung der weitergehenden Regelungen ausgesetzt.

(2) Vorschriften, die weitergehende Planungsmaßnahmen zulassen, bleiben unberührt.“

Begründung

Mit dieser Vorschrift werden Planungs- und Rechtssicherheit bei Planfeststellungsverfahren und bei der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung gewährleistet, indem klargestellt wird, dass die Regelungen des novellierten Fluglärmschutzgesetzes zum passiven Schallschutz und zur Entschädigung der Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches auch mit Wirkung für die luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren gelten. Darüber hinaus wird klargestellt, dass bereits festgesetzte strengere Auflagen ihre Gültigkeit behalten, soweit sich die zugrunde liegenden Zulassungsbescheide als bestandskräftig erweisen.

Die Regelung in Absatz 2 greift hinsichtlich weitergehender Planungsmaßnahmen den bisherigen § 16 des Fluglärmschutzgesetzes auf. Soweit in Absatz 1 die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs angesprochen wird, bedarf es keiner Erwähnung, dass im Übrigen Vorschriften, die weitergehende Entschädigungen gewähren, ebenfalls unberührt bleiben.

7. zu Artikel 1 Nr. 13

- In Artikel 1 Nr. 13 des Gesetzentwurfs wird der vorgesehene § 14 Fluglärmgesetz wie folgt gefasst:

„§ 14
Schutzziele für die Lärmaktionsplanung

Bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind für Flugplätze die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.“

Begründung

Mit der Formulierung wird klargestellt, dass auch für die Lärmminderungsplanung auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die im Fluglärmschutzgesetz festgesetzten Lärmwerte verbindlich sind.

8. zu Artikel 1 Nr. 14

- In Artikel 1 Nr. 14 des Gesetzentwurfs wird in der vorgesehenen Anlage zu § 3 Fluglärmgesetz der Satz 2 hinter dem angeführten Summenzeichen wie folgt gefasst:

„Für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie für die Nacht-Schutzzone beträgt der Zuschlag dreimal die Streuung der Nutzungsanteile der jeweiligen Betriebsrichtung in den zurückliegenden 10 Jahren (3 Sigma).“

Begründung

Die Regelung dient der Vereinheitlichung. Sie stellt für die von Fluglärm Betroffenen eine Verbesserung gegenüber dem Gesetzentwurf dar, indem sich die Tag-Schutzzonen gegenüber der im Gesetzentwurf vorgesehenen Anwendung der 2-Sigma-Regelung vergrößern.

9. zu Artikel 2 Nr. 1

- In Artikel 2 Nr. 1 des Gesetzentwurfs werden die vorgesehenen Sätze nach Satz 2 in § 8 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes wie folgt gefasst:

„Hierbei sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten. Satz 3 ist auf Genehmigungen nach § 6 Abs. 1 und § 6 Abs. 4 Satz 2 entsprechend anzuwenden.“

Begründung

Die Änderung passt die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes an die mit dem novellierten Fluglärmschutzgesetz verfolgten Ziele an und vermeidet Auslegungs- und Abgrenzungsprobleme zwischen beiden Gesetzen. Sie dient der Klarstellung, dass die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes zum passiven Schallschutz allein nicht ausreichen, um den vom Luftverkehrsgesetz geforderten Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm Rechnung zu tragen. Gerade weil den Anwohnern von Flughäfen im öffentlichen Interesse durch Fluglärm Lärmwirkungen zugemutet werden, muss geprüft werden, ob Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes notwendig sind oder besonders sensible Bevölkerungsteile besonders geschützt werden müssen.

Anlage 2

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Umwelt
Naturschutz und Reaktorsicherheit
16. WP
Ausschussdrucksache 16(16)200**

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP

zum

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm
in der Umgebung von Flugplätzen
– Drucksache 16/508 –

In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a des Gesetzentwurfs wird die Änderung des Absatzes 1 des § 5 Fluglärmgesetz durch folgende Neufassung ersetzt:

„(1) In einem Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutzzonen des Lärmschutzbereichs gilt Gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist. Eine Ausnahme für bauliche Erweiterungen bestehender Einrichtungen ist insbesondere zur Erfüllung sonstiger öffentlich-rechtlicher Vorschriften zuzulassen.“

Begründung

Neben der Zulassung von Ausnahmen zum Verbot der Errichtung schutzbedürftiger Einrichtung im Lärmschutzbereich wird konkretisiert, dass eine Ausnahmegenehmigung dann zu erteilen ist, wenn Vorschriften des öffentlichen Rechts insbesondere eine bauliche Erweiterung mit sich bringen. Davon können beispielsweise Fälle betroffen sein, in denen Anbauten von Altenheimen aufgrund von Vorgaben der Heimmindestbauverordnung errichtet werden müssen.

Anlage 3

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Umwelt
Naturschutz und Reaktorsicherheit
16. WP
Ausschussdrucksache 16(16)201**

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP

zum

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm
in der Umgebung von Flugplätzen
– Drucksache 16/508 –

In Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzentwurfs wird die Änderung des Absatzes 2 Satz 2 des § 2 Fluglärmgesetz durch folgende Neufassung ersetzt:

„Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq} sowie bei der Nacht-Schutzzone auch der fluglärmbedingte Maximalpegel L_{Amax} die nachfolgend genannten Werte übersteigt, wobei die Häufigkeit aus dem Mittelwert über die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres bestimmt wird (Anlage zu § 3):

1. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

   Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag}$ = 60 dB(A),

   Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag}$ = 55 dB(A),

   Nacht-Schutzzone:

   a) bis zum
      31. Dezember 2010: $L_{Aeq\ Nacht}$ = 53 dB(A),
      L_{Amax} = 6 mal 57 dB(A),

   b) ab dem
      1. Januar 2011: $L_{Aeq\ Nacht}$ = 50 dB(A),
      L_{Amax} = 6 mal 53 dB(A);

2. Werte für bestehende zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

   Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag}$ = 65 dB(A),

   Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag}$ = 60 dB(A),

   Nacht-Schutzzone: $L_{Aeq\ Nacht}$ = 55 dB(A),
   L_{Amax} = 6 mal 57 dB(A)“.

Begründung

Der Schutz von Anwohnern an Militärflughäfen ist im Gesetzentwurf unzureichend geregelt. Sie sollen erst bei Grenzwerten geschützt werden, die von der Lärmwirkungsforschung bereits als Gesundheitsgefährdung erkannt sind. Eine Differenzierung zwischen zivil und militärisch verursachten Lärm ist aus Gründen des Gesundheitsschutzes nicht sachgemäß. Für die Gesundheit der Anwohner ist es gleich, von wem der Lärm verursacht wird. Sachverständige haben in der Anhörung vor dem Deutschen Bundestag am 5. April 2006 diese Auffassung bestätigt.

Anlage 4

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Umwelt Naturschutz und Reaktorsicherheit 16. WP Ausschussdrucksache 16(16)199**

Änderungsantrag
der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Dorothée Menzner und der Fraktion DIE LINKE.

zu der

zweiten Beratung des Gesetzentwurfs
der Bundesregierung
– Drucksache 16/508 –

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Artikel 1 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

   a) § 2 Abs. 2 FluLärmSchG wird wie folgt gefasst:

   „Der Lärmschutzbereich eines Flugplatzes wird nach dem Maße der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert. Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene Pegelwert L_{den}, und L_{night} sowie bei der Nacht-Schutzzone auch der fluglärmbedingte Maximalpegel L_{Amax} die nachfolgend genannten Werte übersteigt, wobei die Häufigkeit aus dem Mittelwert über die verkehrsreichsten sechs Monate des Prognosejahres bestimmt wird (Anlage zu § 3):

   1. Für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 bis 4:

      Tag-Schutzzone 1: L_{den} = 55 dB(A),
      Tag-Schutzzone 2: L_{den} = 50 dB(A),
      Nacht-Schutzzone: L_{night} = 45 dB(A), L_{Amax} = 6 mal 53 dB(A),

   2. Für bestehende zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 bis 4:

      Tag-Schutzzone 1: L_{den} = 60 dB(A),
      Tag-Schutzzone 2: L_{den} = 55 dB(A),
      Nacht-Schutzzone: L_{night} = 45 dB(A), L_{Amax} = 6 mal 53 dB(A).

   Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, für die ab dem … [einsetzen: Datum des Tages, der auf die Verkündigung dieses Gesetzes folgt] eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach den §§ 6 oder 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige bauliche Erweiterung erteilt wird. Die sonstige bauliche Erweiterung ist wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung des Pegelwertes L_{den} an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des Pegelwertes L_{night} an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt. Bestehende Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, bei denen die Voraussetzungen der Sätze 3 und 4 nicht erfüllt sind.“

   b) § 2 Abs. 3 FluLärmSchG wird wie folgt gefasst:

   „Die Bundesregierung wird spätestens im Jahre … [einsetzen: Jahresangabe des 5. Jahres, das auf die Verkündigung dieses Gesetzes folgt] und spätestens nach Ablauf von jeweils weiteren 5 Jahren die in Absatz 2 genannten Werte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung überprüfen, darüber dem Deutschen Bundestag Bericht erstatten und bei neuen Erkenntnissen einen Gesetzentwurf zur Änderung der in Absatz 2 genannten Grenzwerte vorlegen.“

2. Artikel 1 Nr. 4 wird wie folgt geändert:

   a) In § 3 Abs. 1 (neu) Satz 1 FluLärmSchuG werden die Worte „(1) Der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Nacht}$ und“ durch die Worte „(1) Die Pegelwerte L_{den} und L_{night} sowie“ ersetzt.

   b) In § 3 Abs. 1 (neu) FluLärmSchuG werden nach Satz 1 folgende Sätze 2 und 3 angefügt:

   „Hierbei wird die Fluglärmbelastung für die verschiedenen Betriebsrichtungen durch Berechnung bestimmt; maßgeblich ist der höhere Wert. Unberücksichtigt bleiben Betriebssituationen, die in weniger als 5 Prozent der Betriebszeit auftreten.“

3. Artikel 1 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

   In § 4 Abs. 5 werden die Sätze 2 bis 4 FluLärmSchuG wie folgt gefasst:

   „Eine Veränderung der Lärmbelastung ist insbesondere dann als wesentlich anzusehen, wenn sich die Höhe des Pegelwertes L_{den} an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des Pegelwertes L_{night} an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) ändert. Die Neufestsetzung ist für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 auf der Grundlage der dort angegebenen Werte vorzunehmen. Die Neufestsetzung ist für einen bestehenden Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 auf der Grundlage der dort angegebenen Werte vorzunehmen, solange kein Fall des Absatzes 4 Satz 2 vorliegt.“

4. Artikel 1 Nr. 14 wird wie folgt gefasst:

   „Anlage zu § 3

   Die Pegelwerte für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 werden nach Gleichung (1) und für die Nacht-Schutzzone nach Gleichung (2) ermittelt:

$$(1)\quad L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24}\left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}}\right)$$

$$L_{day} = 10 \lg \left[\frac{1}{T} \sum_{i=1}^{n} t_{10,i} \cdot 10^{0,1\ LAMax,i} \right]$$

$$L_{evening} = 10 \lg \left[\frac{3}{T} \sum_{i=1}^{n} t_{10,i} \cdot 10^{0,1\, LAMax,i} \right]$$

(2) $$L_{night} = 10 \lg \left[\frac{1,5}{T} \sum_{i=1}^{n} t_{10,i} \cdot 10^{0,1\, LAMax,i} \right]$$

mit

lg – Logarithmus zur Basis 10

T – Beurteilungszeit T in s; die Beurteilungszeit umfasst die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres

$\sum_{i=1}^{n}$ – Summe über alle Flugbewegungen in den Teilzeiten Tag (day) (6.00 bis 18.00 Uhr), Abend (evening) (18.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (night) (22.00 bis 6.00 Uhr) während der Beurteilungszeit T

i – laufender Index des einzelnen Fluglärmereignisses

$t_{10,\,i}$ – Dauer des Geräusches des i-ten Fluglärmereignisses am Immissionsort in s (Zeitdauer des Fluglärmereignisses, während der der Schallpegel höchstens 10 dB(A) unter dem höchsten Schallpegel liegt (10 dB-down-time))

$L_{Amax,\,i}$ – Maximalwert des Schalldruckpegels des i-ten Fluglärmereignisses am Immissionsort in dB(A), ermittelt aus der Geräuschemission des Luftfahrzeuges unter Berücksichtigung des Abstandes zur Flugbahn und der Schallausbreitungsverhältnisse

Zusätzlich wird auf der Grundlage der nach § 3 Abs. 2 erlassenen Rechtsverordnung für die Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) die Kontur gleicher Pegelhäufigkeit für das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium unter Berücksichtigung eines Pegelunterschiedes zwischen außen und innen von 15 dB(A) ermittelt. Die Nacht-Schutzzone bestimmt sich als Umhüllende dieser Kontur und der Kontur gleichen äquivalenten Dauerschallpegels während der Beurteilungszeit T nachts.“

5. Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe c wird wie folgt geändert:

   In § 9 Abs. 1 FluLärmSchG werden die Sätze 2 bis 4 (alt) durch die folgenden Sätze ergänzt:

   „Soweit für einen bestehenden Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel den Wert von 65 dB(A) übersteigt, entsteht Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereiches. Soweit er den Wert von 60 dB(A) übersteigt und den Wert 65 dB(A) nicht übersteigt, entsteht der Anspruch mit Beginn des zweiten Jahres nach der Festsetzung des Lärmschutzbereiches.“

6. Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe d wird wie folgt geändert:

   a) In § 9 Abs. 2 FluLärmSchG (neu) werden in Satz 1 die Worte „bei einem zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 2“ gestrichen; in Satz 2 die Angabe „60 dB(A)“ durch die Angabe „50 dB(A)“ ersetzt; in Satz 3 die Angabe „59 dB(A)“ durch die Angabe „45 dB(A)“, die Angabe „60 dB(A)“ durch die Angabe „50 dB(A)“ und die Angabe „mit Beginn des fünften Jahres“ durch die Angabe „mit Beginn des zweiten Jahres“ ersetzt; die Sätze 4 und 6 (neu) werden gestrichen.

   b) In § 9 Abs. 5 FluLärmSchG (neu) werden in Satz 2 die Angabe „65 dB(A)“ durch die Angabe „60 dB(A)“ ersetzt; in Satz 3 die Angabe „64 dB(A)“ durch die Angabe „55 dB(A)“, die Angabe „65 dB(A)“ durch die Angabe „60 dB(A)“ und die Angabe „mit Beginn des fünften Jahres“ durch die Angabe „mit Beginn des zweiten Jahres“ ersetzt; die Sätze 4 und 5 gestrichen.

7. Artikel 2 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

   a) In § 8 Abs. 1 LuftVG wird nach Satz 3 (neu) folgender Satz 4 eingefügt:

   „Bei Überschreitung der jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sind Maßnahmen festzulegen, die zur Minderung des entstehenden Fluglärms, insbesondere des nächtlichen Fluglärms, führen.“

   b) In § 8 Abs. 1 LuftVG wird Satz 4 (neu) zu Satz 5 und wie folgt gefasst:

   „Die Sätze 3 und 4 sind auf Genehmigungen nach § 6 entsprechend anzuwenden.“

Berlin, den 13. Dezember 2006

Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Dorothée Menzner und Fraktion DIE LINKE.

B e g r ü n d u n g

Zu 1.a)

Es gibt keinen wissenschaftlichen Beleg dafür, dass militärischer Fluglärm weniger gravierende gesundheitliche Auswirkung auf die Anwohner von Flugplätzen hat als ziviler Fluglärm. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Bevorzugung militärischer Flugplätze durch Grenzwerte und die Nicht-Erstattung für Belüftungseinrichtungen ist somit weder sachgerecht noch im Interesse des Schutzes der Anwohner vor Fluglärm. Für die Anwohner macht es keinen Unterschied, ob sie beispielsweise wegen militärischen oder zivilen Fluglärms nicht schlafen können.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgeschlagenen Grenzwerte sind allesamt deutlich zu hoch angesetzt und entsprechen nicht aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung. In der Lärmwirkungsforschung ist es entgegen den Aussagen in der so genannten Synopse von Greifahn, Jansen et al anerkannt, dass oberhalb eines Mittelungspegels von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts die Grenze zur erheblichen Belästigung überschritten wird, da mehr als 25 % der Betroffenen sich stark belästigt fühlen (Ortscheid, J., Wende, H. [Umweltbundesamt, Hrsg.] = Fluglärmwirkungen, Berlin, 2001). Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen (Umweltgutachten 2002 – Für eine neue Vorreiterrolle, Berlin 2002) legt die Grenze der zumutbaren Belastung bei diesen Werten fest und die Weltgesundheitsorganisation WHO spricht sich dafür aus, dass mittelfristig oberhalb dieser Werte keine Belastungen auftreten sollten. Zudem würden sich bei Inkrafttreten des Ge-

setzentwurfs der Bundesregierung an den meisten Flugplätzen die Lärmschutzzonen nicht oder nur unwesentlich vergrößern. So würde nach Aussage des Sachverständigen Jühe in der Anhörung des Umweltausschusses vom 8. Mai 2006 die am stärksten von Fluglärm betroffene Kommune Deutschlands, die Stadt Raunheim, wegen der gewählten Grenzwerte und der vorgeschlagenen Grenzwerte nicht in der Lärmschutzzone 1 liegen (s. Protokoll 16/11, S. 4 f.).

Anspruchsvollere Grenzwerte im Fluglärmschutzgesetz haben keine direkten Auswirkungen auf den Flugverkehr, da sie lediglich berechtigte Entschädigungs- und Erstattungsansprüche für betroffene Anwohner und Bauverbote nach sich ziehen.

Eine Differenzierung zwischen bestehenden Flugplätzen einerseits sowie neuen und wesentlich baulich zu erweiternden Flugplätzen ist grundsätzlich sinnvoll, da bei letzteren von vorneherein die höheren Anforderungen des Lärmschutzes besser berücksichtigt werden können.

Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 26. Mai 2006 zu vier Musterklagen zum Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI) wegen der besonders schutzbedürftigen nächtlichen Kernzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr in dieser Zeit ein Nachtflugverbot angeordnet. Um dieser somit höchstrichterlich anerkannten, besonderen Bedeutung der Nachtruhe der Anwohner Rechnung zu tragen ist auch bei bestehenden Flugplätzen der strengere Grenzwert beim Pegelwert von 45 dB(A) für die Nacht-Schutzzone anzuwenden.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Einführung eines zusätzlichen Einzelschallkriteriums für die Berechnung der Nacht-Schutzzone ist ebenfalls sinnvoll. Die darin vorgesehene Bestimmung von sechs zulässigen Überschreitungen des Wertes von 53 dB(A) innen muss allerdings auch für bestehende Flugplätze gelten. Die Schwelle für Aufwachreaktionen liegt nach aktuellen Forschungsergebnissen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt DLR bereits bei 33 dB(A) innen. Beim Flughafen Halle/Leipzig wurde die Nacht-Schutzzone auf der Grundlage dieser Erkenntnisse so festgelegt, dass maximal eine Aufwachreaktion durch nächtlichen Fluglärm erfolgen soll. Durch die Kombination eines anspruchsvollen Grenzwertes für den Dauerschallpegel und sechs Überschreitungen eines Maximalpegels ist insgesamt ein angemessener Anspruch der Betroffenen auf Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene zeitlich verzögerte Anwendung eines um 3 dB(A) niedrigeren Grenzwertes bei neuen und wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen für die Nacht-Schutzzonen erst ab dem 1. Januar 2011 ist weder im Interesse des Schutzes der Anwohner vor Fluglärm noch gibt es lärmschutzfachliche Gründe für diese Regelung. Die nach dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung angemessenen Grenzwerte müssen deshalb sofort angewendet werden, gerade um langfristig wirkenden Lärmbelastungen wirksam entgegen zu treten.

Bei der Definition einer wesentlichen Erweiterung eines Flugplatzes sind die Kriterien strenger zu fassen. Die vorgesehene Vergrößerung eines Lärmschutzbereiches um 25 Prozent oder die Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels um 3 dB(A) würden jeweils erhebliche Verkehrszunahmen bedeuten, die deutlich oberhalb der Signifikanzschwelle liegen. So entspricht eine Zunahme um 3 dB(A) einer Verdopplung des Verkehrs.

Die Pegelwerte L_{den} und L_{night} besitzen gegenüber dem im Gesetzentwurf der Bundesregierung enthaltenen äquivalenten Dauerschallpegeln L_{Aeq} (Tag und Nacht) den Vorteil, dass sie den europäischen Vorgaben in der EU-Umgebungsrichtlinie entsprechen. Da diese die Verwendung des L_{den} vorschreibt, werden Doppelberechnungen entfallen und dadurch ein Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung erreicht. Zudem bilden L_{den} und L_{night} die realen Belastungen der Bevölkerung durch die Aufschläge bei Lärmbelastungen abends und nachts wesentlich besser ab. Beim L_{Aeq} hingegen werden die Lärmbelastungen nicht entsprechend der verschiedenen Tageszeiten gewichtet, eine Differenzierung würde lediglich durch den strengeren Grenzwert nachts erfolgen.

Zu 1.b)

Eine Frist von 10 Jahren bei der Überprüfung der Grenzwerte ist angesichts des rasanten Fortschritts der wissenschaftlichen Lärmwirkungsforschung zu lang. Deswegen sind 5 statt 10 Jahre angemessen. Zudem sollte die Bundesregierung nicht nur dem Bundestag Bericht erstatten, sondern es müssen vielmehr bei neuen Erkenntnissen auch umgehend die Grenzwerte entsprechend gesetzlich angepasst werden.

Zu 2.

Folgeänderung zu 1.a), Änderung des Lärmindexes L_{Aeq} zu L_{den} und L_{night}.

Durch den neuen Satz 2 wird gewährleistet, dass die jeweils höhere Belastung der verschiedenen Betriebsrichtungen berücksichtigt wird. Die realen Lärmbelastungen können so besser abgebildet werden als mit der im Gesetzentwurf der Bundesregierung gewählten Sigma-Regelung zur Berechnung eines Zuschlags auf die über 6 Monate ermittelten realen Lärmbelastungen.

Durch diese Änderung wird vermieden, dass bei seltener genutzten Betriebsrichtungen die Lärmschutzzonen durch die Nivellierung über 6 Monate hinweg zu gering ausfallen. Denn auch wenn Betriebsrichtungen nur an wenigen Tagen im Monat genutzt werden, können die dann entstehenden Lärmbelastungen erheblich sein, weswegen auch in diesen Fällen Entschädigungs- und Erstattungsansprüche nötig sind.

Durch den neuen Satz 3 wird verhindert, dass diese Regelung auch bei sehr selten genutzten Betriebsrichtungen, also unverhältnismäßig, Anwendung findet.

Zu 3.

Folgeänderung zu 1.a), Anpassung der Definition einer wesentlichen baulichen Erweiterung und redaktionelle Korrektur.

Zu 4.

Folgeänderung zu 1.a): Änderung des Lärmindexes L_{Aeq} zu L_{den} und L_{night}.

Folgeänderung zu 2.: Streichung der Sigma-Regelung, wurde durch die Bestimmung unter 2. ersetzt.

Zu 5. und 6.

Beseitigung der im Gesetzentwurf vorgesehenen Benachteiligung der Anwohner militärischer Flugplätze, da diese keinen Anspruch auf die Erstattung von Aufwendungen für den Einbau von Belüftungseinrichtungen haben sollen. Es gibt keine wissenschaftlichen Erkenntnisse dafür, dass militärischer Fluglärm bei gleichen Dauerschallpegeln weniger gravierende gesundheitliche Auswirkung auf die Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen hat als ziviler Fluglärm. Für die Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen ist es vielmehr unerheblich, ob beispielsweise ihre Nachtruhe durch militärischen oder zivilen Fluglärm gestört wird.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Streckung der Entschädigungen und Erstattungen über einen Zeitraum von bis zu 13 Jahren ist den betroffenen Anwohnern nicht zuzumuten, da diese z. T. bereits seit Jahrzehnten auf diese Leistungen warten. Auch ist diese Regelung nicht praktikabel. Dass die Zahlung dieser Leistungen teilweise in jährlichen 1dB(A)-Schritten erfolgen soll, zieht zudem einen erheblichen Aufwand bei der Erfassung der tatsächlich Betroffenen nach sich. Um die Flughafengesellschaften nicht sofort mit dem ganzen Aufwand und den gesamten finanziellen Aufwendungen für die zu zahlenden Leistungen zu überfordern, ist ein zweistufiges Vorgehen mit einem zeitlichen Abstand von zwei Jahren sowohl sachgerecht als auch praktikabel. Eine finanzielle Belastung der (zivilen) Flughäfen ist hierdurch nicht zu erwarten, da die Flughäfen diese Kosten an die Passagiere und die gewerblichen Nutzer der Flugplätze weiterreichen können.

Folgeänderungen zu 1.a), die dort geänderten Grenzwerte werden angeglichen.

Zu 7.

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm regelt lediglich die Festsetzung von Lärmschutzbereichen, die zu Entschädigungs- und Erstattungsansprüchen führen können. Eine Verminderung des tatsächlich entstehenden Fluglärms, also der Lärmemissionen, wird durch das Fluglärmschutzgesetz nicht erreicht. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Änderung von § 8.1 LuftVG wird nicht zu einer Senkung des Fluglärms führen. Dieser kann vielmehr weiter ansteigen, wodurch lediglich ein größerer Betroffenenkreis Anspruch auf Entschädigungs- und Erstattungszahlungen bekäme. Da sich die Anwohner aber nicht ausschließlich bei geschlossenen Fenstern im Inneren ihrer Häuser aufhalten, führt eine Zunahme des entstehenden Fluglärms unbeachtet möglicher Entschädigungszahlungen zu höheren Belastungen der Anwohner. Selbst bei geschlossenen Fenstern sind bei erheblicher Lärmbelastung mehrere nächtliche Aufwachreaktionen möglich.

Deshalb muss die Entstehung des Fluglärms an der Quelle durch aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Nachtflugverbote oder -einschränkungen, Lärmkontingente oder lärmabhängige Landeentgelte vermindert werden. Durch diesen Änderungsantrag sollen diesbezügliche Auflagen bei Genehmigungsentscheidungen nach dem Luftverkehrsgesetz zukünftig auf eine klarere gesetzliche Grundlage gestellt werden. Insbesondere dem Schutz der Nachtruhe der Anwohner ist eindeutig Vorrang vor anderen Interessen einzuräumen. Dieser Antrag berücksichtigt dabei die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, das in seinem Urteil vom 26. Mai 2006 zum geplanten Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International in der nächtlichen Kernzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr ein absolutes Nachtflugverbot angeordnet und damit den Interessen der Anwohner vor wirtschaftlichen Interessen Vorrang eingeräumt hat. Dieser Antrag dient dazu, den Genehmigungsbehörden für solche Entscheidungen eine eindeutigere rechtliche Grundlage zu geben.

Angesichts einer Vielzahl von bestehenden völligen oder teilweisen Nachtflugverboten (Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE., Bundestagsdrucksache 16/2370) steht zudem außer Frage, dass ein wirtschaftlicher Betrieb von Flughäfen durch teilweise oder völlige Nachtflugverbote nicht gefährdet ist.

Anlage 5

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Umwelt Naturschutz und Reaktorsicherheit 16. WP Ausschussdrucksache 16(16)202**

Entschließung

zu der

zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksache 16/508 –

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen

Der Ausschuss wolle beschließen:

I. Der Ausschuss stellt fest:

Der Luftverkehr hat eine wachsende Bedeutung bei Geschäfts- und Urlaubsreisen sowie im Bereich des Güterverkehrs. Mit prognostizierten Wachstumsraten von jährlich 5 Prozent in den kommenden 20 Jahren ist der Luftverkehr auch ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor. Gleichwohl sind die Schattenseiten dieser Entwicklung nicht aus den Augen zu verlieren: Die zunehmende Belastung von Klima, Umwelt und Anwohnerinnen sowie Anwohnern durch Immissionen und vor allem Lärmbelastung. Umso dringlicher ist eine ausgewogene Balance zwischen den Interessen der Luftverkehrswirtschaft und denen der lärmgeplagten Anwohner. Dies war Sinn und Ziel der Novellierung des Fluglärmgesetzes aus dem Jahre 1971, dessen Vorgaben den aktuellen Erfordernissen von Lärmschutz und Planungssicherheit schon längst nicht mehr entsprechen.

Das noch unter der rot-grünen Bundesregierung ausgearbeitete Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm sucht nach einem angemessenen Ausgleich der sehr unterschiedlichen Interessenlagen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben in ihrem Antrag „Den Schutz der Anwohner vor Fluglärm verbessern“ (Bundestagsdrucksache 16/551) den vorgelegten Gesetzentwurf als einen Kompromiss begrüßt, aber auf jene Punkte hingewiesen, an denen die Balance zu Lasten der betroffenen Anwohner verschoben war. Wir fordern auch auf Grund der Erkenntnisse aus der öffentlichen

Anhörung zum Gesetzentwurf weitere Verbesserungen und Änderungen im Sinne eines wirksameren Schutzes der Betroffenen und einer verbesserten Planungssicherheit für die Kommunen in Flughafennähe sowie für die Flughafenbetreiber und Flugverkehrswirtschaft.

Wir begrüßen grundsätzlich, dass die Koalition Nachbesserungen des Gesetzentwurfs vorgenommen hat. Dessen ungeachtet halten wir den Gesetzentwurf noch nicht für einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen der Flugverkehrswirtschaft und denen der Anwohnerinnen und Anwohner an großen Verkehrsflughäfen. Deshalb halten wir folgende Punkte für notwendig.

II. Der Ausschuss fordert:

1. Die strengeren Grenzwerte für den Neu- und Ausbau gelten mit Inkrafttreten des Gesetzes und nicht erst ab 2011. Die zeitliche Verschiebung der Einführung strengerer Lärmgrenzwerte für die Nachtschutzzone an neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen soll aufgehoben werden.
2. Die Lärmgrenzwerte für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze gelten ab dem Jahr 2020 auch für bestehende Flugplätze.
3. Für die Nachtschutzzonen an neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen wird der Grenzwert mit 45 dB(A) sowie mit L_{Amax} = 6 mal 53 dB(A) festgesetzt.
4. Die Anwohner von militärischen Flugplätzen sollen gegenüber denen von zivilen Flughäfen nicht schlechter gestellt werden. Auch den Anwohnern von militärischen Flughäfen in den Schutzzonen sollen neben dem Einbau von Schallschutzfenstern auch die Kosten für Belüftungseinrichtungen erstattet werden.
5. Im Gesetz ist verbindlich festzulegen, dass die Grenzwerte in regelmäßigen Abständen von 5 Jahren überprüft und spätestens alle 10 Jahre den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und dem Stand der Luftfahrttechnik angepasst werden.
6. Zum Schutz von Anwohnern, die nicht in der Hauptflugrichtung eines Flughafens wohnen, aber vorübergehenden Belastungen ausgesetzt sind, soll bei der Berechnung des Lärmschutzbereiches der lauteste Monat (Monat mit höchstem Betriebsrichtungsanteil) des Vorjahres berücksichtigt werden.
7. Für die Berechung der Lärmschutzzonen und die Festsetzung der Grenzwerte sollen die europaweit für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie gültigen Indizes L_{den} und L_{night} verwendet werden.
8. Zur Lösung von Lärmkonflikten an besonders belasteten Standorten sollen konkrete Vorgaben für den aktiven Lärmschutz (etwa Flugbeschränkungen in der Nacht) im Luftverkehrsrecht verankert und die existierenden Rechtsinstrumente für aktive Lärmschutzmaßnahmen, etwa die Vorgaben zur Lärmminderungsplanung aus der Achten Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, konsequent angewendet werden.

Der Ausschuss möge die Entschließung in die Beschlussempfehlung übernehmen.

Berlin, den 13. Dezember 2006

B e g r ü n d u n g

Zu 1.

Eine zeitliche Schiebung der Grenzwerte für den Neu- und Ausbau ist nicht akzeptabel. Damit würden gerade den Flughäfen mit geplanten Ausbauvorhaben Sonderregelungen eingeräumt, zahlreiche Stellungnahmen sprechen deshalb von einer „Lex Frankfurt“.

Zu 2.

Im Sinne eines vorsorgenden Schutzes der Lärmbetroffenen ist es zwingend einem zentralen umweltpolitischen Leitprinzip zu folgen, jeweils der neueste und beste Stand der Technik setzt den Standard, der nach einer angemessenen Übergangszeit für alle gilt. Demnach sollen die strengeren Grenzwerte für den Neu- und Ausbau ab 2020 für alle Flugplätze gelten.

Zu 3.

Die aktuellen Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16. März 2006 zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (Az. 4 A 1001/04, 1073/04, 1075/04 und 1078/04) sowie das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 9. November 2006 zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle (Az. 4 A 2001.06) betonen, dass auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist. Auch die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung stellen die besondere Schutzwürdigkeit der Nachtruhe heraus. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung stellt ein Wert von 45 dB(A) in der Nacht die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung dar. Deshalb hatte das Bundesumweltministerium in seinem Gesetzentwurf aus dem Jahr 2000 einen Wert von 45 dB(A) für die Festlegung der Nachtschutzzone vorgesehen.

Zu 4.

Die Anwohner von militärischen Flugplätzen sind ebenfalls erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt. Die Grenzwerte für die Schutzzonen an militärischen Flugplätzen sind bereits um 3 dB(A) höher als an zivilen Flugplätzen (so genannter Militärbonus). Daher ist es nicht zumutbar, dass den Betroffenen die Erstattung für Belüftungseinrichtungen versagt bleibt.

Zu 5.

Schon jetzt werden in verschiedenen Stellungnahmen die im Gesetz vorgeschlagenen Grenzwerte für um ca. 5 dB(A) zu hoch erachtet. Daher es notwendig klare Vorgaben zur regelmäßigen Überprüfung und vor allem zur gesetzlichen Anpassung der Grenzwerte an den Stand der Lärmwirkungsforschung im Gesetz festzuschreiben. Mit dieser Regelung wird zugleich vermieden, dass wie in der Vergangenheit geschehen ein Gesetz über 35 Jahre lang nicht den neuen Forschungserkenntnissen angepasst wird.

Zu 6.

Die Anwendung der Sigma-Regelung anstelle der ursprünglich vorgesehenen 100/100-Regelung führt zu einer Verkleinerung der Lärmschutzbereiche und damit zur Verringerung der Anzahl von Betroffenen, die einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung haben.

Zu 7.

Die Verwendung der Lärmindizes $L_{Aeq\ Tag}$ bzw. $L_{Aeq\ Nacht}$ entspricht nicht den Vorgaben aus der europaweit in nationales Recht umzusetzenden EU-Umgebungslärmrichtlinie. Für die Umsetzung der Richtlinie nach dem Umgebungslärmgesetz sind die Länder und Kommunen ohnehin gezwungen die hierfür gültigen Indizes L_{den} und L_{night} zur Anwendung zu bringen. Doppelte Berechungs- und Kartierungsverfahren sind mit erheblichem Verwaltungs- und Kostenaufwand verbunden und können vermieden werden. Überdies war die Verwendung der europäischen Indizes im ursprünglichen BMU-Entwurf durchaus vorgesehen. Sie hätte jedoch an bestehenden Flughäfen im Durchschnitt zu einer um einige dB(A) strengeren Bewertung der Lärmbelastung geführt, ist also zu Gunsten der Flughafenbetreiber fallen gelassen worden.

Zu 8.

Sowohl bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie als auch bei der Umsetzung der Richtlinie über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen an Flughäfen ist es nicht gelungen, die Handlungsspielräume für aktive Lärmschutzmaßnahmen voll auszuschöpfen. Daher ist den Maßnahmen für aktiven Lärmschutz in allen rechtlichen Vorgaben (Lärmkontingente, lärmabhängige Landeentgelte, Nachtflugbeschränkungen), an allen Standorten und bei Forschung und Entwicklung an Fluggerät und Flugroutenmanagement höchste Priorität einzuräumen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333